FRC 3
24517
C25c
Frc
22649

OPINION

DE

M. DE MIRABEAU L'AINÉ,

SUR

LES RETOURS DE L'INDE.

IMPRIMÉE PAR ORDRE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

A PARIS,
DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.

1790.

THE NEWBERRY
LIBRARY

ODE

DE

M. DE SIVRAY

SUR

LE TREMBLEMENT DE TERRE

A PARIS,

DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.

1795.

OPINION

DE M. DE MIRABEAU L'AINÉ,

Sur les Retours de l'Inde.

---

28 Juin 1790, au soir.

MESSIEURS,

LA queſtion qui s'élève au ſujet des retours de l'Inde eſt ſans doute de la plus grande importance; mais ſa diſcuſſion a de quoi étonner ceux qui trouvent cette queſtion déja décidée par l'un de vos décrets.

L'Aſſemblée Nationale a prononcé que *le commerce de l'Inde ſeroit libre pour tous les François;* & ce décret a été ſanctionné.

Quel eſt le ſens de cette Loi ? Ou elle eſt inintelligible, ſans objet, ſans application, ou elle aſſure la liberté du commerce de l'Inde *à tous les ports* du royaume, comme elle l'a rendue à *tous les François.*

L'Aſſemblée Nationale n'a point fixé le ſiège du commerce de l'Inde dans un lieu plutôt que dans un autre; elle l'a abandonné à la liberté, c'eſt-à-dire, aux ſeules lois que preſcrivent la nature de ce commerce & la police générale du royaume : chaque commerçant peut en calculer les effets; il les obſerve, ou s'en écarte, ſelon qu'il eſt plus ou moins habile, plus ou moins inſtruit; car, en quoi peut conſiſter la véritable ſcience du commerce, ſi ce n'eſt pas à ſuivre les indications que lui montre la nature des choſes ?

Je ne conçois donc pas comment on a propoſé d'aſſujettir les Commerçans de l'Inde à faire leurs retours dans un port plutôt que dans un autre. Les mots *gêne* & *liberté* ne ſont ſynonymes dans aucune langue. Ce n'eſt point après avoir aboli les priviléges, que la loi pourroit créer des privilégiés. Tous les avantages locaux, réſultans d'un entrepôt excluſif, ne ſeroient-ils pas le domaine particulier des ſeuls habitans du lieu où il ſeroit renfermé ? Ces habitans ne ſeroient-ils pas de véritables privilégiés ? Si la nature a créé de ſemblables excluſions, celles-là ſont reſpectables, celles-là naiſſent de la variété qu'elle a miſe dans ſes ouvrages; mais quand les légiſlateurs en établiſſent eux-mêmes, ils ne peuvent plus dire qu'ils ont rendu *libre* l'uſage de la choſe ſoumiſe à une excluſion légale; ils ne peuvent plus dire qu'ils conſervent l'uſage de la liberté, puiſque la liberté n'eſt autre choſe que le droit & le pouvoir de ſe livrer aux invitations de la nature, aux ſpéculations de l'induſtrie, dans tous les lieux, de toutes les manières, pourvu que le droit d'autrui ſoit conſervé.

Comment la queſtion a-t-elle été poſée ? Comment doit-elle l'être ? On ne ſauroit demander à l'Aſſemblée Nationale d'aſſujettir les retours de l'Inde à être dépoſés dans un ſeul port, ſans lui propoſer de ſe contredire elle-même, ſans ſuppoſer qu'elle ne s'eſt pas entendue, lorſqu'elle a prononcé que *le commerce de l'Inde ſeroit libre pour tous les François.*

Il ſeroit moins déraiſonnable de lui demander la révocation de ſon décret, pour le remplacer par celui-ci : *Le commerce de l'Inde ſera libre pour tous les François qui voudront faire débarquer les retours de l'Inde dans le port qui ſera preſcrit pour ce débarquement.*

Alors l'Aſſemblée Nationale raiſonnera comme ceux qui ont recréé la Compagnie des Indes ; ils ont dit : *Le commerce de l'Inde ſera libre pour tous ceux qui voudront le faire, en s'aſſociant à la Compagnie des Indes.* Alors, ceux qui auront rétabli cette Compagnie auront peut-être été les plus ſages, ſi la néceſſité d'un ſeul port leur étoit démontrée.

Tout change en effet, dès qu'il s'agit d'une reſtriction auſſi importante. Pourquoi veut-on fixer un entrepôt excluſif ? Afin que les marchandiſes de l'Inde s'y vendent d'une manière plus uniforme. Développez ce motif : êtes-vous certains que la fixation du lieu à laquelle on ſe détermineroit pour un plus grand bien, n'entraîneroit pas la néceſſité de réunir les ventes dans la main d'un ſeul vendeur ? a-t-on examiné la queſtion ſous ce point-de-vue ? a-t-on dit : *il n'y aura qu'un lieu de débarquement ; voyons ſi cette reſtriction n'en entraîne pas d'autres.* Pour peu que dans cet examen l'on trouve qu'un ſeul vendeur

en Europe ſeroit plus convenable à la choſe publique, n'arriveroit-il point qu'on rentreroit par cela même dans la convenance d'un ſeul acheteur aux Indes; & qu'ainſi, la prétendue néceſſité d'un ſeul port, uniquement fondée ſur l'uniformité, obligeroit à revenir au privilège excluſif d'une compagnie. M. de Calonne n'auroit pas tenté de la rétablir, ſi, avant lui, en rendant la liberté au commerce de l'Inde, on n'avoit pas aſſujetti les Commerçans à dépoſer les retours dans le port de l'Orient.

Ce ne ſont point là de vains raiſonnemens. Tout eſt à recommencer ſi l'Aſſemblée Nationale met en doute la queſtion du lieu où débarqueront déſormais les vaiſſeaux revenans de l'Inde.

Les lois d'égalité & de liberté proſcrivent toute eſpèce de régime excluſif, à moins qu'un grand intérêt public n'exige impérieuſement le contraire : voilà le principe. Qu'allégue-t-on pour le combattre ?

On propoſe, comme des conſidérations ſérieuſes, ces trois motifs : les convenances des vendeurs & des acheteurs, l'intérêt des manufactures du Royaume, la facilité de la perception des droits.

Je voudrois d'abord que l'on me dît quel eſt celui de ces motifs qui ne ſeroit pas plus fort pour faire renaître le privilége excluſif de la Compagnie des Indes.

On aſſure que l'intérêt des vendeurs & des acheteurs exige la réunion des marchandiſes de l'Inde pour préſenter aux vendeurs plus d'avantages, aux acheteurs plus de convenances. Je réponds que lorſque l'intérêt de tous exige évidemment que tous s'aſtreignent à la même combinaiſon, à la même meſure, il n'eſt pas néceſſaire de

la déterminer par une loi. S'il eſt des individus à qui cette meſure ne convient pas ; ſi de nouvelles circonſtances changent l'état des choſes, & indiquent un autre cours aux ſpéculations, comment, & en vertu de quel principe, le droit qui appartient à l'homme de diſpoſer à ſon gré de ſa propriété, pourroit-il être enchaîné ?

Si ce droit a dû être dans tous les temps reſpecté, ſeroit-il violé par une Aſſemblée qui a lutté contre les exceptions de tous les genres, qui a détruit tous les priviléges, qui a reſtitué toutes les propriétés que le deſpotiſme ou une fauſſe politique avoient uſurpées. Il ſeroit auſſi contraire aux droits de l'homme, ou plutôt aux droits du citoyen, de gêner les ſpéculations d'un commerce permis, que de mettre des entraves aux tranſactions ſociales. Il ſeroit auſſi abſurde de forcer le vendeur d'expoſer ſa marchandiſe dans tel marché plutôt que dans tel autre, ſous le prétexte des convenances publiques ou particulières, qu'il le ſeroit de ſoumettre la culture de nos champs au même procédé, ou de nous forcer à vendre nos denrées territoriales dans tel marché déterminé. Ne diroit-on pas, pour juſtifier ces lois de police, que des rapports plus utiles, que des approviſionnemens mieux combinés preſcrivent cette gêne en faveur de l'utilité publique ? Heureuſement le temps de ces calculs empiriques a diſparu ; on ſçait aujourd'hui que toutes ces modifications ne ſont que la violation des principes. LAISSEZ FAIRE ; LAISSEZ PASSER : voilà, en deux mots, le ſeul code raiſonnable du commerce.

Mais eſt-il vrai que l'intérêt des vendeurs & des acheteurs ſoit de réunir les marchandiſes dans un ſeul lieu ?

Je ne connois qu'un ſeul intérêt pour les vendeurs, c'eſt de bien vendre; & pour les acheteurs, d'acheter à bas prix : d'où il ſuit que ſi la détermination d'un port excluſif exige des dépenſes plus fortes, des frais plus conſidérables, par cela ſeul l'intérêt des uns & des autres eſt violé.

Or, ſuppoſons que le port de l'Orient fût le ſeul où les retours de l'Inde devroient aboutir, comment les Armateurs de la Méditerrannée ne ſeroient-il pas forcés de renoncer au commerce de l'Aſie ? Leur éloignement du port de l'Orient ne les ſoumettroit-il pas à des dépenſes, à des dangers qui les empêcheroient de ſoutenir la concurrence des ports de l'Océan ? Comment un Armateur de Cette, de Toulon, de Marſeille pourroit-il jouir de la liberté du commerce, ſi, après avoir fait décharger ſon navire à l'Orient, il étoit obligé de le faire revenir, ſans fret, dans ſon port d'armement; d'eſſuyer une navigation de deux mois, inutile, dangereuſe & diſpendieuſe, & de le réexpédier, après cette ſurcharge de dépenſes & de périls ? Comment ce même Armateur pourroit-il ſe décider, chaque année, à quitter ſes foyers, à traverſer tout le Royaume pour aller diſpoſer de ſa propriété & ſurveiller ſes ventes ? Le régime excluſif ne convient donc pas aux vendeurs; & comment conviendroit-il mieux aux acheteurs, puiſque l'excès des dépenſes des uns doit toujours être en partie ſupporté par les autres ?

Perſonne n'ignore d'ailleurs que la réunion des marchandiſes de l'Inde, dans le ſeul Port de l'Orient, en concentre la vente dans quelques maiſons opulentes, qui peuvent couvrir leurs dépenſes par l'étendue de leurs ſpéculation,

culations, tandis que ces mêmes dépenſes écartent preſque tous les Marchands du Royaume.

Ce n'eſt pas tout: le commerce de l'Inde eſt tel que les pertes excèdent les bénéfices, ſi les Navires qui apportent des marchandiſes pour notre conſommation n'en apportent pas auſſi pour les beſoins de l'Etranger. Je n'ai pas beſoin de le prouver à ceux qui ont la moindre connoiſſance de ce commerce; mais la réunion des retours dans un ſeul Port eſt évidemment un obſtacle à la réexpédition des mêmes marchandiſes pour tous les Ports de l'Europe. Ce n'eſt pas en indiquant un ſeul point d'arrivée, qu'on rendra plus faciles, qu'on multipliera les diverſes routes par leſquelles l'excédant de nos marchandiſes de l'Inde doit être diſtribué à nos voiſins. Ce n'eſt pas du port de l'Orient que le Négociant de la Méditerranée réexpédiera pour le Levant & pour l'Italie. Vous néceſſitez donc, par un port excluſif, ce commerce interlope que le privilége de la Compagnie des Indes avoit introduit: vous forcez les Armateurs de la Méditerranée à armer leurs vaiſſeaux dans les ports étrangers, & à faire partager ainſi ſans péril à nos voiſins tous nos avantages.

On a dit qu'un des inconvéniens du commerce de l'Inde, eſt d'importer, pour notre conſommation, des marchandiſes manufacturées, au préjudice de nos fabriques, d'exporter le numéraire néceſſaire à ces mêmes fabriques; & l'on prétend que cet inconvénient ſera beaucoup moindre, ſi les retours de l'Inde ſont concentrés à l'Orient.

C'eſt préciſément la conſéquence oppoſée qu'il eſt facile de démontrer. De tous les ports du Royaume, ceux de la

Méditerranée ont le plus de moyens d'économiſer le numéraire dans les exportations, & d'employer plus de marchandiſes d'importation dans nos échanges avec l'étranger. Les denrées de nos provinces méridionales, les étoffes du Languedoc, ſont des objets d'échange qui réuſſiſſent parfaitement dans l'Inde, & qui ſuppléent le numéraire. D'un autre côté, les beſoins de l'Italie, de l'Eſpagne & du Levant, offrent dans la Méditerranée, une conſommation des retours de l'Inde, que ni le port de l'Orient, ni aucuns de ceux du Ponent, ne pourroient s'attribuer; & cette conſommation eſt d'autant plus avantageuſe, qu'elle ſe convertit, ſoit en argent, ce qui remplace le numéraire porté dans l'Inde, ſoit en matières premières, ce qui devient une nouvelle ſource de commerce.

Ces faits ſont indubitables, les conſéquences en ſont évidentes. Si vous craignez la concurrence des marchandiſes de l'Inde pour vos manufactures; ſi vous voulez en diminuer l'effet, ne prenez-vous pas un moyen contraire à votre propre but, lorſque vous concentrez les retours de l'Inde dans un ſeul port, puiſque un ſeul port eſt moins favorable aux exportations de l'excédant des marchandiſes de l'Inde.

La reſſemblance entre les effets du privilége excluſif de la Compagnie des Indes & ceux du privilége excluſif d'un ſeul port ſe fait encore ici remarquer par rapport au commerce interlope. Les Négocians François de la Méditerranée, qui ont des relations en Aſie, ont fait juſqu'à préſent leurs expéditions par les ports d'Italie; & les peuples de la Méditerranée ſont habitués à conſommer, à recevoir directement les marchandiſes de l'Inde. Il arrivera donc néceſſairement, ſi nous ne plaçons pas un entrepôt des

mêmes marchandiſes à leur voiſinage, ou qu'ils pourvoiront eux-mêmes à leurs beſoins, en ſuivant la route que nous leur avons indiquée, ou que leur conſommation ſera beaucoup moindre, s'ils ne reçoivent ces marchandiſes que par la voie de l'Orient, puiſque ce tranſport ſera plus coûteux & plus difficile : ou plutôt qu'ils les recevront des compagnies étrangères introduites ainſi par nos fautes, dans les ſeuls approviſionnemens que la nature des choſes les forçoit de nous abandonner.

Enfin, on veut retenir les marchandiſes dans un ſeul port, relativement aux droits du fiſc, pour rendre la ſurveillance plus facile, & diminuer les moyens de contrebande.

D'abord, ſi par ſurveillance on entend l'activité inquiète du régime des prohibitions, je ne vois plus ni commerce, ni liberté de commerce. Je ne veux pas que l'on renonce à faire, des droits fiſcaux ſur les retours de l'Inde, une branche de revenu public ; mais je ne conçois pas qu'il faille, pour y parvenir, violer la liberté, la ſacrifier à des inquiétudes ; je ne conçois pas qu'il faille bleſſer la juſtice qui eſt due à chaque Armateur & à chaque port, tandis que les droits de fiſc peuvent être par-tout aſſurés par les plus ſimples précautions, par les plus modiques dépenſes.

Jugeons-en par l'exemple même des ports francs ; car ſi le revenu public peut être aſſuré dans ces ports, à plus forte raiſon pourra-t-il l'être dans tous les autres ? Marſeille, par exemple, quoique port franc, fait le commerce des Colonies. Là, ceſſe ſa franchiſe : l'exercice fiſcal s'y fait comme par-tout ailleurs ; il s'y fait avec ſuccès : & pourquoi craindroit-on, pour les retours de

l'Inde, des inconvéniens qu'on n'éprouve pas pour les retours des Colonies, qui certainement ſont une branche de revenus plus féconde pour le tréſor public ? Si les droits ſont payés, dans un cas, pourquoi ne le ſeroient-ils pas dans l'autre ? Si l'on peut prévenir la contrebande, même dans un port franc, comment la crainte de la contrebande ſeroit-elle une objection contre la liberté du commerce ? Comment d'ailleurs ces inconvéniens ne ſeroient-ils pas plus à redouter en bornant les retours de l'Inde à un ſeul port qui n'a d'autres reſſources que des conſommations intérieures ? Sera-t-on plus porté à faire la contrebande dans les ports qui peuvent ſe débarraſſer de l'excédant des marchandiſes, par de grandes fournitures au-dehors ?

Au reſte, Meſſieurs, l'objection que je combats porte ſur un principe évidemment faux, dont le redreſſement va nous conduire à un réſultat entièrement oppoſé.

On a reconnu depuis long-temps, en Angleterre, comme chez nous, que les déſavantages du commerce de l'Inde ne peuvent être compenſés, pour une Nation, qu'autant qu'elle rapporte en Europe un grand excédant de marchandiſes, pour en faire un objet d'exportation. On a également reconnu que cette exportation ne peut ſe faire avec ſuccès, qu'en exceptant de tout droit la portion de ces marchandiſes qui n'étant placées dans les ports qu'en entrepôt, doit bientôt prendre une autre direction : & comme en Angleterre, les droits ſur les retours de l'Inde forment une partie du revenu public, on avoit ſoumis au paiement proviſoire des droits, pour éviter la contrebande, les marchandiſes mêmes que le Négociant ſe pro-

poſoit de réexpédier. Hé bien ! Meſſieurs, l'expérience a appris aux Anglois que ces précautions n'étoient qu'une gêne ruineuſe. Ce paiement proviſoire des droits écraſoit le commerce, conſommoit inutilement une partie du numéraire de l'Armateur. L'Angleterre a renoncé à l'exiger ; & à cet égard, le port de Londres eſt regardé aujourd'hui comme un port franc.

Or, Meſſieurs, appliquez cette théorie à la France, & voyez-en les conſéquences. S'il eſt indiſpenſable qu'une partie des marchandiſes de l'Inde, deſtinées à être réexpédiées pour l'étranger, ne payent aucun droit dans quelques ports, cette diſtinction peut-elle être mieux faite que dans les ports francs ? Et dès-lors, s'il étoit vrai que les retours de l'Inde duſſent être bornés à quelques ports, d'après le prétendu ſyſtême de prohibition dont on nous parle, ne ſont-ce pas les trois ports francs du Royaume qu'il faudroit préférer à tous les autres ?

Je vais traiter, en peu de mots, ce ſecond point-de-vue ; mais je vous prie d'obſerver qu'il ſe concilie parfaitement dans mon ſyſtême avec la liberté des retours de l'Inde dans tous les ports. Il ſuffit qu'il y ait des ports francs ſur nos côtes, pour que l'Armateur qui voudra réexpédier une partie de ſes marchandiſes à l'étranger, & qui préférera le régime des ports francs à celui des entrepôts, faſſe conduire dans ceux-là ſon navire.

La liberté abſolue du commerce de l'Inde dans tous les ports fournira ſans doute un plus grand excédant de marchandiſes ; auſſi cette liberté forme-t-elle la première partie de mon ſyſtême : mais en ſuppoſant que

l'on doive borner les retours de l'Inde à un ſeul port, ou à un nombre limité de ports, vous rendrez ce commerce dangereux pour les Armateurs, ſi vous les aſtreignez à débarquer leurs retours dans un port *non franc*. Il faut alors que ce commerce ſupporte des droits : moyen ſûr d'éloigner les étrangers ; il faut alors que l'Armateur calcule ſes retours pour une conſommation limitée ; cette obligation s'arrange aſſez mal avec des achats en concurrence dans un pays ſéparé de la France par des milliers de lieues ; & c'eſt ce que n'ont pas manqué de faire valoir les partiſans du commerce excluſif de la Compagnie des Indes.

Dans le ſyſtême des ports excluſifs, il faut donc que le lieu qui jouira ſeul du droit de recevoir les retours de l'Inde, ſoit un port franc ; & c'eſt ce que l'on peut démontrer par les motifs qui ont fait établir une telle franchiſe. Quels ſeroient ces motifs, ſi ce n'eſt les obſtacles que les impoſitions intérieures & les formalités fiſcales mettent au commerce extérieur ? Et pour quel commerce ces obſtacles ſeroient-ils plus à craindre que pour celui de l'Inde, qui, plus que tout autre, ne peut ſe ſoutenir que par la réexportation, & dont il importe d'enlever ſans ceſſe la ſurabondance, en offrant un débouché facile au concours des étrangers ? Alors ce commerce ſera libre. Adopter d'autres meſures, ſeroit inviter les Armateurs à l'entreprendre avec la certitude de ſe ruiner.

Quels ſeroient dans un tel ſyſtême les ports francs, privilégiés ? La réponſe eſt dictée par la même raiſon qui a néceſſité l'affranchiſſement. Ce ſeroient les ports où

ſe réuniſſent, & la plus grande commodité pour les conſommations intérieures, & les avantages les plus propres à attirer les acheteurs étrangers, ou à faciliter les envois hors du Royaume. Si la loi fait des ports francs, c'eſt la nature qui les indique; c'eſt elle qui détermine notre choix.

Les convenances qui néceſſitent ces franchiſes locales, par leſquelles il a fallu remédier à notre ignorance, ou à nos préjugés en matière d'impôts; ces convenances ont conduit à les multiplier, & les mêmes motifs nous forceroient d'admettre pluſieurs ports francs pour le commerce de l'Inde! Ce ſeroit à chaque commerçant à préférer celui dans lequel ſes marchandiſes devroient arriver. Un de ces ports obtiendroit-t-il la préférence ſur tous les autres? C'eſt ſans doute parce qu'il ſeroit plus favorable; &, ſous ce rapport, comment le Légiſlateur pourroit-il s'en enquérir? Les élémens de cette faveur, peuvent-ils être l'objet d'une loi?

Ne l'oubliez jamais, Meſſieurs, vous avez reconnu que la liberté *conſiſte à faire tout ce qui ne nuit pas aux autres; que l'exercice des droits naturels de l'homme n'a de bornes que celles qui aſſurent aux autres membres de la ſociété la jouiſſance des mêmes droits.* Cette théorie n'eſt pas ſeulement appliquable à l'état ſocial; elle doit former auſſi le code de votre induſtrie, le code de votre commerce.

En ſuivant ainſi les conſéquences naturelles du ſyſtême d'un port excluſif, vous voyez qu'il eſt impoſſible de tenir un milieu raiſonnable entre la liberté indéfinie, & une gêne abſolue; chacun de ces ſyſtèmes a ſes loix; les milieux n'en ont aucune. Ce ſont des foibleſſes &

voilà tout : si vous voulez gêner, il faut embrasser dans vos gênes tout ce qui en est susceptible ; les gênes peuvent être des erreurs, mais c'est inconteſtablement une absurdité, que de ne pas les établir de manière à sauver les contradictions.

Dira-t-on qu'un nombre limité de ports francs est déja une gêne ? Mais ceci tient à la police générale du Royaume. Dans les arrangemens politiques, on a mis les impositions avant tout, & l'on traite encore de chimères, les idées simples qui concilieroient les avances sociales avec la liberté & la franchise de toutes les productions. Il faut donc se conformer à cet ordre, bon ou mauvais, qui au lieu d'assortir les impositions aux maximes générales du commerce & de l'industrie, a voulu plier celles-ci aux impositions. Il en a résulté des ports francs, des lieux privilégiés que la fiscalité respecte : c'est le dépôt naturel, le domicile des marchandises étrangères. Cela n'empêche pas que les commerçans ne fassent aborder & décharger leurs vaisseaux dans les ports non privilégiés, si quelque spéculation particulière les y invite.

Ainsi, tout s'arrange le moins mal possible. En laissant au Décret de l'Assemblée Nationale toute sa latitude, le commerce de l'Inde sera libre pour tous les François, c'est-à-dire que cette liberté ne sera modifiée que par les résultats nécessaires du système des impositions. La puissance législative dit aux commerçans de l'Inde : « nous avons besoin » d'impôts ; nous croyons que les marchandises de l'Inde » doivent en fournir une partie. Pour les percevoir, il » faut des barrières ; cependant, ne voulant prohiber ni » l'entrée ni la sortie des marchandises étrangères, nous

» avons

» avons ſenti qu'il falloit des points où elles puſſent arriver,
» & prendre de là une nouvelle direction, ſans être gênées
» par les impôts & les formalités de la perception. Nous
» avons établi ces points, & nous les avons placés par-
» tout où les égards que nous devons au commerce étranger,
» peuvent les permettre. Faites maintenant comme vous
» jugerez à propos : c'eſt aux localités à diriger vos ſpécu-
» lations. »

L'objection que pluſieurs ports nuiſent plutôt qu'ils ne favoriſent le commerce de l'Inde, n'en eſt pas une. Outre qu'elle eſt mal placée dans la bouche de ceux qui prétendent avec raiſon, que le commerce des Grandes Indes eſt déſavantageux au commerce, les commerçans ſont les ſeuls Juges de ce qui eſt favorable ou défavorable à leurs ſpéculations : c'eſt affaire de circonſtances, & la meilleure loi à cet égard, eſt celle de gêner le moins poſſible.

D'ailleurs nous pouvons regarder comme certain que notre commerce des Grandes Indes eſt dans l'enfance. On n'eſt point Commerçant ſous le régime des priviléges excluſifs. Les chaînes tombent : qui peut dire où la France portera le commerce des Grandes Indes, ſi tous ſes ports lui ſont ouverts, ſi nous ſavons dès-à-préſent entrer dans une grande carrière avec tous nos avantages naturels & acquis ? Que ceux qui parlent pour un entrepôt excluſif oublient qu'il y a une révolution, que la France eſt maintenant un Etat libre : ce n'eſt pas du moins à l'Aſſemblée Nationale à l'oublier.

Mais il faut favoriſer les Manufactures indigènes. Veut-on tout faire ? cela même eſt une prétention contraire au commerce. Elle ſuppoſe qu'on arrivera au point de

n'avoir plus que l'or à recevoir des étrangers, ce qui réaliſeroit rapidement l'inſtructif apologue de l'infortuné Tantale, ou plutôt ce qui rappelle la fable du ſtupide Midas, cet ingénieux emblème de nos prétendus grands hommes en finance.

On ne doit pas tout faire, lors même qu'on en auroit le moyen. Il faut donc laiſſer à la liberté le ſoin d'appliquer elle-même l'induſtrie aux localités ; il faut leur laiſſer le combat entre elles, car c'eſt à elles qu'appartiennent les victoires les plus ſûres, ou plutôt ce partage heureux des productions de l'art, qui s'aſſortiſſant à celui des productions du ſol, eſt un moyen paiſible d'alliance entre tous les peuples. Ce n'eſt pas tant de richeſſes que nous avons beſoin, que de mouvemens qui développent nos facultés. La liberté nous rend cet utile ſervice. Elle attache à ces développemens des jouiſſances & des avantages que nous perdons par les contraintes qu'on s'impoſe toujours à ſoi-même, lorſqu'on veut les impoſer aux autres. Que ſi cette politique eſt trop ſimple pour nos grands Adminiſtrateurs, qu'ils obſervent du moins que rien ne favoriſe autant l'induſtrie que la concurrence. Quand on ne peut pas lutter d'une manière, on lutte de l'autre. Lorſque les Anglois ont ſenti le déſavantage du prix de leur main-d'œuvre, ils ont eu recours à des machines, à des perfectionnemens, à des procédés ingénieux. On eût fait comme eux, ſi l'on ne ſe fût pas fié aux prohibitions, & l'avantage du prix de la main-d'œuvre ſeroit reſté à la France, parce qu'il tient au ſol.

Depuis le traité de commerce, on peut déja recon-

noître dans plusieurs objets, que la libre concurence ne tarde pas à devenir un régime plus fécond que les prohibitions.

Ainsi, lors même qu'en amoncelant les retours de l'Inde dans un seul port, on prétendroit favoriser les Manufactures indigènes, on se tromperoit encore. L'imitation n'est excitée que par la présence continuelle & multipliée de l'objet qu'il est avantageux d'imiter; & cette présence, qui féconde l'imagination, est plus rare, agit sur moins d'individus, à proportion que le commerce est plus entravé.

Vous voyez, Messieurs, quelles sont les conséquences du système que je vous propose. Je vous ai montré d'abord que les véritables principes nous forçoient d'accorder, ou plutôt de laisser à tous les ports la liberté de recevoir les retours de l'Inde. J'ai prouvé que si l'on vouloit suivre le système des ports exclusifs, le véritable résultat d'un tel système nous forceroit à préférer des ports francs aux autres ports; mais j'ai fait remarquer en même temps que la conservation de plusieurs ports francs, nécessaires au commerce de l'Inde, se concilioit parfaitement avec la liberté indéfinie, accordée à tous les ports. Il me reste encore à prouver pour ceux qui persistent à soutenir qu'il ne faut qu'un seul port dans le Royaume pour y concentrer les retours de l'Inde; il me reste à prouver, contre l'étrange disposition de votre Comité d'agriculture & de commerce, que pour l'intérêt du Royaume, le port de Marseille, dans le système d'un entrepôt exclusif, devroit l'emporter sur tous les autres par sa position unique qu'il est permis d'en-

vier, mais que la loi, moins forte que la nature, ne peut lui ôter.

J'ai déja montré que de tous les ports du Royaume, ceux de la Méditerranée ont le plus de moyens d'économiser le numéraire dans les exportations, d'écarter les compagnies étrangères, qui fréquentent d'autres parages, & approvisionnent d'autres Nations, & d'employer plus de marchandises d'importation dans nos échanges avec l'étranger.

Il est encore d'autres avantages. De tous les pays du monde, la Turquie est celui qui consomme le plus de marchandises de l'Inde; c'est par la mer Rouge, par le golphe Persique & par des caravannes, que l'Empire Ottoman s'approvisionne de tout ce dont il a besoin. La nécessité ouvrit ces routes avant la découverte de la navigation par le Cap de Bonne-Espérance; l'habitude stupide les fait conserver à un peuple routinier.

Cependant, plusieurs Négocians très-habiles ont considéré qu'il seroit tout-à-la-fois plus sûr & plus économique d'approvisionner la Turquie par la route du Cap de Bonne-Espérance. On a fait le parallèle des deux spéculations; on a calculé les dangers & les dépenses des deux méthodes: on a démontré que sans apprécier les périls de la navigation sur la mer Rouge, les pillages des Hordes d'Arabes, les violences qu'éprouvent souvent les Caravannes & les révolutions fréquentes qui agitent les pays qu'elles sont obligées de traverser, il y auroit une différence de plus de cinquante pour cent, dans les frais, à l'avantage de la route du Cap.

On a encore prouvé que le transport par les Caravannes

eſt nuiſible aux marchandiſes, parce qu'elles ſont expoſées à l'air, pendant trop long-temps. Ces obſervations ont été miſes pluſieurs fois ſous les yeux du miniſtère; & ſi le crédit de la Compagnie excluſive des Indes, n'y avoit apporté des obſtacles invincibles, la ville de Marſeille auroit obtenu depuis bien des années la liberté de recevoir directement les retours de l'Inde dans ſon port, & de les faire paſſer de là à Conſtantinople.

Voilà, Meſſieurs, une nouvelle & grande carrière que Marſeille ſeule peut ouvrir au commerce. Si cette ſpéculation a été dédaignée par le deſpotiſme, c'eſt à la liberté à l'adopter. Il ſuffiroit de placer l'entrepôt des marchandiſes de l'Inde dans le voiſinage de la Turquie, pour procurer à Marſeille, & par cela même au Royaume, la fourniture excluſive de ces marchandiſes dans tout l'Empire Ottoman. Une ſource immenſe de nouvelles ſpéculations ſeroit le réſultat de cette nouvelle conquête.

Mais l'Aſſemblée Nationale a-t-elle beſoin de ce motif pour ſavoir que Marſeille eſt la capitale du commerce de l'Italie, du Levant & de toute la Méditerranée, c'eſt-à-dire, d'une partie du globe où ce ſeul port peut faire le commerce de l'Inde? Qui ignore que ce port du midi & de l'orient de la France a des avantages à reconquérir ſur les ports d'Italie; que ces avantages lui ont été ravis par les meurtres de la fiſcalité, & que la liberté doit les lui rendre avec uſure? Qui ignore que ce port eſt plus propre qu'aucun autre à lutter utilement ſur une plus grande partie de points, contre la concurrence de l'Angleterre? Ce port eſt le ſeul où le commerce n'a pu être déplacé par les viciſſitudes des ſiècles; il eſt irrévocablement marqué au

doigt de la nature ; & ſi la France ne devoit avoir qu'un port de mer, les temps indiquent Marſeille.

Marſeille eſt le ſeul port du Royaume, qui puiſſe empêcher l'Italie, ſoit de faire le commerce de l'Inde, ſoit d'en profiter. Trois vaiſſeaux expédiés de Marſeille pour l'Inde, ſous pavillon Toſcan, ſont revenus à Livourne, ſur la fin de l'année dernière ; une cargaiſon y a déja été vendue, les deux autres s'y vendent dans ce moment : dans huit ſéances les Italiens ont acheté pour ſeize cent mille livres ; tous ces achats ſont deſtinés pour le Levant, pour l'Italie, peut-être même pour la France.

Un autre navire, parti de Marſeille ſous pavillon Savoyard, a apporté de Surate, une cargaiſon de coton, qu'il a vendue à Villefranche, pour Gênes, & nous avons été privés de ces matières premières.

C'eſt ainſi que les prohibitions les plus abſurdes forcent les Marſeillois à porter aux Italiens ce que les Italiens viendroient acheter à Marſeille ; c'eſt ainſi qu'on enſeigne à Livourne & à Villefranche, à faire le commerce des grandes Indes ; & que pour quelques miſérables calculs de fiſcalité, on ſe laiſſe enlever des tréſors. Quand finiront ces honteuſes erreurs ? quand aura-t-on, en finances, des calculateurs politiques, des eſprits libéraux qui ſachent comparer ce qu'un peu de contrebande enlèveroit à un bureau des fermes ou de la régie, avec les pertes que la richeſſe nationale, vraie ſource du fiſc, fera toujours, lorſque les commerçans ſeront dans l'alternative de renoncer à leurs conceptions, ou d'en partager le bénéfice avec des villes étrangères, qui n'en jouiroient pas, ſans ces fautes du Gouvernement ?

Je pourrois donc dire à ceux qui veulent un entrepôt excluſif : indiquez un port du Royaume qui ſoit plus propre que celui de Marſeille, à devenir l'entrepôt des retours des Indes, à les diſtribuer dans une plus grande partie du globe, à ſe procurer des échanges qu'il faut porter dans l'Inde, à profiter de ceux qu'il faut recevoir des étrangers, à lutter contre les Anglois, là où notre poſition nous permet d'avoir ſur eux de véritables avantages, à lutter contre toutes les Compagnies étrangères, ſuccès que le port de l'Orient ne peut obtenir, parce qu'il eſt trop rapproché de ces Compagnies, & des marchés où s'établiroit la concurrence. Mais comme je ne veux pas de ſyſtême excluſif, que ma vie entière a été & ſera deſtinée à combattre, je me borne à dire : Marſeille eſt un port franc; Marſeille eſt un grand dépôt de commerce : par quelle biſarrerie, pouvant armer des vaiſſeaux pour les Indes Orientales, lui interdiroit-on d'en recevoir les retours dans ſon port ? Seroit-ce parce que ſes retours y trouveroient des débouchés faciles & avantageux? Il faut donc que les villes de France ſe déclarent la guerre entr'elles; qu'aſſociées pour la liberté, elles s'en diſputent les bienfaits ?

Hâtez-vous, Meſſieurs, de ſolliciter la fin de ces mépriſes, en décrétant :

Ou que les retours de l'Inde pourront être portés dans tous les ports ;

Ou qu'il n'y a lieu à délibérer, attendu votre précédent Décret ſur la liberté du Commerce de l'Inde.